**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/11237**
**18. Wahlperiode** 20.02.2017

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

# Gesetzentwurf

**der Bundesregierung**

## Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes

### A. Problem und Ziel

Das „Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) ist am 12. Juni 2015 in Kraft getreten.
Die EU-Kommission hat hiergegen ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, bis zu dessen Ende und Bestätigung der EU-Rechtskonformität der praktische Vollzug des Gesetzes aufgeschoben ist.

Die Erhebung der Klage vor dem EuGH wurde am 29. September 2016 von der EU-Kommission beschlossen (siehe Pressemitteilung der EU-Kommission IP/16/3130). Am 1. Dezember 2016 wurde in Brüssel eine Einigung zwischen Deutschland und der EU-Kommission erzielt (siehe Pressemitteilung der EU-Kommission IP/16/4221).

Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe soll in Deutschland der Systemwechsel von der Steuer- hin zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiter vorangetrieben und eine gerechte Beteiligung auch der Nutzer von Personenkraftwagen (Pkw) an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt werden. Deutschland folgt damit konsequent der von der EU-Kommission in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28.3.2011 vorgesehenen Zielrichtung. Danach müssen „verkehrsbezogene Entgelte und Steuern […] umgestaltet werden und mehr dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden.“ Ausdrücklich stellt die EU-Kommission in ihrem Weißbuch zudem fest, dass es „[l]angfristig […] das Ziel [ist], Nutzerentgelte für alle Fahrzeuge und das gesamte Netz zu erheben, um mindestens die Instandhaltungskosten der Infrastruktur, Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten.“

Deutschland begrüßt das Ziel der EU-Kommission, mittelfristig einen einheitlichen europarechtlichen Rahmen für ein einheitliches europäisches Mautsystem zur Stärkung der Nutzerfinanzierung auch für Pkw zu schaffen und ist bereit, die EU-Kommission bei ihren Bemühungen hierzu auf europäischer Ebene zu unterstützen. Die Bundesregierung ist zudem bereit, sich bis zur Erreichung dieses Ziels bei der Einführung der Infrastrukturabgabe noch stärker an dem vorhandenen EU-Rechtsrahmen für Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw zu orientieren. Damit soll die Brüsseler Einigung vom 1. Dezember 2016 umgesetzt und zeitnah mit der Erhebung der Infrastrukturabgabe in Deutschland begonnen werden.

Daher soll die Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tarifhöhe noch stärker an den Vorgaben des Artikel 7a der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ausgerichtet werden. Zudem sollen die im Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgenommenen Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge erhöht werden, um nicht nur einen „angemessenen Ausgleich“ i.S. des Art. 7k der genannten Richtlinie vorzusehen, sondern auch eine noch stärkere ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

Sobald ein vergleichbarer einheitlich europäischer Rahmen für Pkw-Mautsysteme gesetzt ist, wird Deutschland die Infrastrukturabgabe auf Konformität mit diesem Rahmen hin überprüfen und erforderlichenfalls an diesen einheitlichen europäischen Rahmen anpassen. Ziel der Bundesregierung ist ein gemeinsames, interoperables europäisches Mautsystem ohne nationale Barrieren.

**B. Lösung**

Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes hinsichtlich der Preise für die Kurzzeitvignetten. Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes hinsichtlich der Höhe der Steuerentlastungsbeträge erfolgt mit separatem Gesetz.

**C. Alternativen**

Verzicht auf die Anpassungen bei der Kfz-Steuer und den Preisen für die Kurzzeitvignetten. Dann wäre mit einem längeren Verfahren vor dem EuGH zu rechnen, was dazu führt, dass die Infrastrukturabgabe bis zu dessen Abschluss nicht erhoben werden könnte.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**D. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand**

Die Änderungen bei den Preisen für die Kurzzeitvignetten führen zu Mehreinnahmen von jährlich ca. 36 Mio. Euro.

**E. Erfüllungsaufwand**

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Änderung der Preise für die Kurzzeitvignetten ergibt sich kein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung, weil die Infrastrukturabgabe bisher noch nicht erhoben wird. Die Abgabenerhebung würde dann direkt mit den geänderten Preisen starten.

**F. Weitere Kosten**

Die Änderung der Preise für die Kurzzeitvignetten führt zu einer kostenseitigen Belastung der betroffenen Fahrzeughalter. Sie entlastet aus EU-Rechtsgründen kleinere, umweltschonende Fahrzeuge und führt – auch zur Stärkung der ökologischen Lenkungswirkung – zu einer höheren Belastung von Fahrzeugen mit besonders hohem Schadstoffausstoß.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND** Berlin, 20. Februar 2017

**DIE BUNDESKANZLERIN**

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. Januar 2017 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 1

**Entwurf eines**
**Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes**

**Vom…**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Im Infrastrukturabgabengesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) wird die Anlage (zu § 8) in Absatz 1 wie folgt geändert:

1. Satz 1 Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. Zehntagesvignette für Kraftfahrzeuge, für die für eine Jahresvignette nach Nummer 3 eine Infrastrukturabgabe in Höhe von
a) weniger als 20 Euro zu entrichten ist, 2,50 Euro,
b) weniger als 40 Euro zu entrichten ist, 4 Euro,
c) weniger als 70 Euro zu entrichten ist, 8 Euro,
d) weniger als 100 Euro zu entrichten ist, 14 Euro,
e) weniger als 130 Euro zu entrichten ist, 20 Euro und
f) 130 Euro zu entrichten ist, 25 Euro,

2. Zweimonatsvignette für Kraftfahrzeuge, für die für eine Jahresvignette nach Nummer 3 eine Infrastrukturabgabe in Höhe von
a) weniger als 20 Euro zu entrichten ist, 7 Euro,
b) weniger als 40 Euro zu entrichten ist, 11 Euro,
c) weniger als 70 Euro zu entrichten ist, 18 Euro,
d) weniger als 100 Euro zu entrichten ist, 30 Euro,
e) weniger als 130 Euro zu entrichten ist, 40 Euro und
f) 130 Euro zu entrichten ist, 50 Euro,“.

2. Satz 3 Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. Zehntagesvignette 25 Euro,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

2. Zweimonatsvignette 50 Euro,“.

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**Begründung:**

**I. Allgemeiner Teil**

**1. Ausgangslage:**

Das „Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) ist am 12. Juni 2015 in Kraft getreten.
Die EU-Kommission hat hiergegen ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, bis zu dessen Ende und Bestätigung der EU-Rechtskonformität der praktische Vollzug des Gesetzes aufgeschoben ist.

Die Erhebung der Klage vor dem EuGH wurde am 29. September 2016 von der EU-Kommission beschlossen (siehe Pressemitteilung der EU-Kommission IP/16/3130). Am 1. Dezember 2016 wurde in Brüssel eine Einigung zwischen Deutschland und der EU-Kommission erzielt (siehe Pressemitteilung der EU-Kommission IP/16/4221).

Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe soll in Deutschland der Systemwechsel von der Steuer- hin zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiter vorangetrieben und eine gerechte Beteiligung auch der Nutzer von Personenkraftwagen (Pkw) an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt werden. Deutschland folgt damit konsequent der von der EU-Kommission in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28.3.2011 vorgesehenen Zielrichtung. Danach müssen „verkehrsbezogene Entgelte und Steuern […] umgestaltet werden und mehr dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden.“ Ausdrücklich stellt die EU-Kommission in ihrem Weißbuch zudem fest, dass es „[l]angfristig […] das Ziel [ist], Nutzerentgelte für alle Fahrzeuge und das gesamte Netz zu erheben, um mindestens die Instandhaltungskosten der Infrastruktur, Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten.“

Deutschland begrüßt das Ziel der EU-Kommission, mittelfristig einen einheitlichen europarechtlichen Rahmen für ein einheitliches europäisches Mautsystem zur Stärkung der Nutzerfinanzierung auch für Pkw zu schaffen und ist bereit, die EU-Kommission bei ihren Bemühungen hierzu auf europäischer Ebene zu unterstützen. Die Bundesregierung ist

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

zudem bereit, sich bis zur Erreichung dieses Ziels bei der Einführung der Infrastrukturabgabe noch stärker an dem vorhandenen EU-Rechtsrahmen für Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw zu orientieren. Damit soll die Brüsseler Einigung vom 1. Dezember 2016 umgesetzt und zeitnah mit der Erhebung der Infrastrukturabgabe in Deutschland begonnen werden.

Daher soll die Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tarifhöhe noch stärker an den Vorgaben des Artikel 7a der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ausgerichtet werden. Zudem sollen die im Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgenommenen Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge erhöht werden, um nicht nur einen „angemessenen Ausgleich“ i.S. des Art. 7k der genannten Richtlinie vorzusehen, sondern auch eine noch stärkere ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

Sobald ein vergleichbarer einheitlich europäischer Rahmen für Pkw-Mautsysteme gesetzt ist, wird Deutschland die Infrastrukturabgabe auf Konformität mit diesem Rahmen hin überprüfen und erforderlichenfalls an diesen einheitlichen europäischen Rahmen anpassen. Ziel der Bundesregierung ist ein gemeinsames, interoperables europäisches Mautsystem ohne nationale Barrieren.

**2. Ziel**

Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes hinsichtlich der Preise für die Kurzzeitvignetten. Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes hinsichtlich der Höhe der Steuerentlastungsbeträge erfolgt mit separatem Gesetz.

**3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand**

Die Änderungen bei den Preisen für die Kurzzeitvignetten führen zu Mehreinnahmen von jährlich ca. 36 Mio. Euro.

**4. Erfüllungsaufwand**

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

c.) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Änderung der Preise für die Kurzzeitvignetten ergibt sich kein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung, weil die Infrastrukturabgabe bisher noch nicht erhoben wird. Die Abgabenerhebung würde dann direkt mit den geänderten Preisen starten.

**5. Weitere Kosten**

Die Änderung der Preise für die Kurzzeitvignetten führt zu einer kostenseitigen Belastung der betroffenen Fahrzeughalter. Sie entlastet aus EU-Rechtsgründen kleinere, umweltschonende Fahrzeuge und führt – auch zur Stärkung der ökologischen Lenkungswirkung – zu einer höheren Belastung von Fahrzeugen mit besonders hohem Schadstoffausstoß.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**6. Evaluation**

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung auf fachlich geeignete Weise prüfen, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten ganz, teilweise oder nicht erreicht worden ist. Ferner wird evaluiert, ob die mit diesem Gesetz vorgesehene Höhe und Staffelung der Kurzzeitvignetten der Infrastrukturabgabe unter Berücksichtigung der Realemissionen von Kraftfahrzeugen fortentwickelt werden kann, um die intendierte ökologische Lenkungswirkung bestmöglich zu erreichen. Sobald ein einheitlicher europäischer Rahmen für Pkw-Mautsysteme gesetzt ist, wird die Infrastrukturabgabe ferner auf Konformität mit diesem Rahmen hin überprüft und erforderlichenfalls an diesen Rahmen aus technischer und rechtlicher Sicht angepasst.

**7. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor, da die Erhebung der Infrastrukturabgabe insbesondere zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.

**8. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Die Regelungen wirken sich gleichstellungspolitisch nicht aus. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

**9. Nachhaltigkeit**

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur über eine gerechte Nutzerfinanzierung sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die besonders günstige Infrastrukturabgabe für abgabepflichtige Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6 sowie die Differenzierung der Vignettenpreise nach der Schadstoffintensität der Fahrzeuge bieten einen Anreiz, möglichst emissionsarme Pkw einzusetzen.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)
Indikator 6 (Staatsverschuldung)
Indikator 11 (Mobilität).

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**II. Besonderer Teil - zu den Einzelvorschriften**

**Zu Artikel 1**

(Änderungen des Infrastrukturabgabengesetzes)

**Zu Nummer 1 (Anlage zu § 8, Absatz 1 Satz 1)**

Die Preise für die Kurzzeitvignetten sollen sich wie folgt ändern:

1. Zehntagesvignette

| **Geltendes InfrAG** | | **Neuregelung nach diesem Gesetz** | |
|---|---|---|---|
| Preis Jahresvignette | 10-Tages-Vignette | Preis Jahresvignette | 10-Tages-Vignette |
| 0 bis < 40 Euro | 5 Euro | 0 bis < 20 Euro | 2,50 Euro |
| | | 20 bis < 40 Euro | 4 Euro |
| 40 bis < 70 Euro | 10 Euro | 40 bis < 70 Euro | 8 Euro |
| 70 bis 130 Euro | 15 Euro | 70 bis < 100 Euro | 14 Euro |
| | | 100 bis < 130 Euro | 20 Euro |
| | | 130 Euro | 25 Euro |

2. Zweimonatsvignette

| **Geltendes InfrAG** | | **Neuregelung nach diesem Gesetz** | |
|---|---|---|---|
| Preis Jahresvignette | 2-Monats-Vignette | Preis Jahresvignette | 2-Monats-Vignette |
| 0 bis < 40 Euro | 16 Euro | 0 bis < 20 Euro | 7 Euro |
| | | 20 bis < 40 Euro | 11 Euro |
| 40 bis < 70 Euro | 22 Euro | 40 bis < 70 Euro | 18 Euro |
| 70 bis 130 Euro | 30 Euro | 70 bis < 100 Euro | 30 Euro |
| | | 100 bis < 130 Euro | 40 Euro |
| | | 130 Euro | 50 Euro |

Mit der Anpassung der Preise liegt der Tagespreisfaktor (d.h. das Verhältnis des Tagespreises der Zehntagesvignette zu dem rechnerischen Tagespreis der Jahresvignette) bei maximal 7,3 und liegt damit unter den im begründeten Mahnschreiben der EU-Kommission exemplarisch gerügten Fällen. Für die Zweimonatsvignette wurden die Preise analog angepasst.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**Zu Nummer 2 (Anlage zu § 8, Absatz 1 Satz 3)**

Folgeänderung zu Nummer 1.

Absatz 1 Satz 3 der Anlage zu § 8 regelt die Fälle, in denen der Schuldner die für die Höhe der Infrastrukturabgabe relevanten Daten nicht ordnungsgemäß nachweisen kann oder auf deren Angabe verzichtet. In diesem Falle ist der Höchstsatz zu zahlen. Daher steigt die zu entrichtende Gebühr bei der Zehntagesvignette von 15 Euro auf 25 Euro und bei der Zweimonatsvignette von 30 Euro auf 50 Euro.

**Zu Artikel 2**

Regelung des Inkrafttretens.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**

**Entwurf eines ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes (NKR-Nr. 4082, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

## I. Zusammenfassung

| | |
|---|---|
| Bürgerinnen und Bürger | kein Erfüllungsaufwand |
| Wirtschaft | kein Erfüllungsaufwand |
| Verwaltung | kein Erfüllungsaufwand |
| **Evaluierung** | Das Ressort wird das Regelungsvorhaben spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten evaluieren. Dabei wird die Bundesregierung auf fachlich geeignete Weise prüfen, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten ganz, teilweise oder nicht erreicht worden ist. |
| **Sonstige Kosten** | Die Preisänderung der Kurzzeitvignetten führt zu zusätzlichen Kostenbelastungen für Halter von PKWs mit einem hohen Schadstoffausstoß. |
| Der Nationale Normenkontrollrat weist darauf hin, dass die Darstellung der erwarteten Einnahmen nicht dem Umstand Rechnung trägt, dass zukünftig die Anzahl der PKWs mit hohem Schadstoffausstoß sinken dürfte und somit die Einnahmen rückläufig sein werden (parallel zu den sinkenden sonstigen Kosten für die Halter von Pkws).<br><br>Der NKR hat im Übrigen in seiner Stellungnahme vom 16. Dezember 2014 Bedenken hinsichtlich der Relation zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen geäußert. Die jetzige Kalkulation des Ressorts verbessert die Einnahmen-Ausgaben-Relation geringfügig. | |

## II. Im Einzelnen

Gegen das am 12. Juni 2015 in Kraft getretene Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, das den Vollzug des Gesetzes aufschob. Am 1. Dezember 2016 erzielte die Bundesregierung mit

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

der EU-Kommission eine Einigung, die mit dem vorliegenden Regelungsentwurf umgesetzt werden soll. Statt drei soll es nun sechs Fahrzeugkategorien geben, um eine bessere Differenzierung der Maut auf der Grundlage von Umweltkriterien zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit dieser Änderung wird eine Anpassung der Steuerentlastungsbeträge notwendig, die mit einer separaten Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes umgesetzt werden soll.

### II.1 Erfüllungsaufwand

**Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

**Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

**Verwaltung**

Für die Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

### II.2. Evaluierung

Das Ressort wird das Regelungsvorhaben spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten evaluieren. Dabei wird die Bundesregierung auf fachlich geeignete Weise prüfen, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten ganz, teilweise oder nicht erreicht worden ist.

### II.3 Sonstige Kosten

Der Nationale Normenkontrollrat weist darauf hin, dass die Darstellung der erwarteten Einnahmen nicht dem Umstand Rechnung trägt, dass zukünftig die Anzahl der PKWs mit hohem Schadstoffausstoß sinken dürfte und somit die Einnahmen rückläufig sein werden (parallel zu den sinkenden sonstigen Kosten für die Halter von Pkws).

Der NKR hat im Übrigen in seiner Stellungnahme vom 16. Dezember 2014 Bedenken hinsichtlich der Relation zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu er-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

wartenden Einnahmen geäußert. Die jetzige Kalkulation des Ressorts verbessert die Einnahmen-Ausgaben-Relation geringfügig.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.